



# NORGES HØYESTERETT

## D O M

avsagt 27. juni 2024 av Høyesterett i avdeling med

dommer Aage Thor Falkanger  
dommer Ingvald Falch  
dommer Borgar Høgetveit Berg  
dommer Knut Erik Sæther  
dommer Are Stenvik

**HR-2024-1200-A, (sak nr. 24-005006SIV-HRET)**  
Anke over Eidsivating lagmannsretts dom 7. november 2023

Scandinavian Airlines System Denmark-  
Norway-Sweden  
NHO Luftfart (partshjelper)

(advokat Sigurd Holter Torp)

mot

Airhelp Germany GmbH

(advokat Christina Doreen Steimler – til prøve)

## S T E M M E G I V N I N G

(1) Dommer **Stenvik:**

**Sakens spørsmål og bakgrunn**

- (2) Saken gjelder standarderstatning etter innstilt flygning. Spørsmålet er om erstatningskravet foreldes etter foreldelseslovens alminnelige regler eller etter særregelen i luftfartsloven § 10-29.
- (3) A skulle 26. april 2019 fly med Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden – SAS – fra Oslo til Bodø. Flygningen ble innstilt på grunn av pilotstreik i SAS.
- (4) Når en flygning på inntil 1500 kilometer blir innstilt, har hver passasjer rett til 250 euro i erstatning. Dette følger av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 261/2004 – flypassasjerforordningen – artikkel 7 nr. 1 bokstav a, som er gjennomført i Norge ved forskrift 17. februar 2005 nr. 141 om flypassasjerers rettigheter ved nektet ombordstigning og innstilt eller vesentlig forsinket flygning.
- (5) A overdro sitt erstatningskrav til Airhelp Limited, som er et selskap som har spesialisert seg på å fremme krav om standarderstatning overfor flyselskapene. Kravet i denne saken ble 2. juli 2019 fremmet overfor SAS. SAS avsto kravet samme dag under henvisning til at innstillingen skyldtes «ekstraordinære omstendigheter som ikke kunne vært unngått selv om alle rimelige tiltak var truffet». Slike omstendigheter fritar flyselskapet for ansvar etter forordningen artikkel 5 nr. 3.
- (6) Partene inngikk forhandlinger om dette og en rekke tilsvarende krav. I en periode ble forhandlingene stilt i bero i påvente av at EU-domstolen skulle ta stilling til om den aktuelle streiken er å anse som en ekstraordinær omstendighet etter forordningen. I dom 23. mars 2021 i sak C-28/20 *Airhelp mot SAS* fastslo EU-domstolen at en streik som den det her gjelder, ikke er en ekstraordinær omstendighet.
- (7) Videre forhandlinger førte ikke til enighet, og Airhelp Limited tok ut forliksklage i denne saken 8. mars 2022. Forliksrådet innstilte saken.
- (8) Airhelp Limited innga 21. oktober 2022 stevning til Romerike og Glåmdal tingrett, som 3. mars 2023 avsa dom med slik slutning:
- «1. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (NUF) dømmes til å betale 250 euro til AirHelp Limited innen to uker fra forkynnelsen av denne dommen, med tillegg av lovens forsinkelsesrente fra 5. desember 2021 og frem til betaling finner sted.
  2. I sakskostnader for tingretten betaler Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (NUF) 136 322 kroner til AirHelp Limited innen to uker fra forkynnelsen av denne dommen.»
- (9) Tingretten kom til at kravet er underlagt den alminnelige foreldelsesfristen på 3 år i foreldelsesloven § 2, og at det ikke er foreldet.

- (10) SAS anket til Eidsivating lagmannsrett, som 7. november 2023 avsa dom med slik slutning:
- «1. Anken forkastes.
  2. I sakskostnader for lagmannsretten betaler Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden (NUF) 97 200 – nittisyvtusentohundre – kroner til AirHelp Limited innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.»
- (11) Lagmannsretten fant som tingretten at foreldelseslovens alminnelige regler kommer til anvendelse, og at kravet ikke er foreldet.
- (12) SAS har anket til Høyesterett. Anken gjelder rettsanvendelsen.
- (13) NHO Luftfart har erklært partshjelp til støtte for SAS.
- (14) Airhelp Germany GmbH – Airhelp – har trådt inn som ankemotpart for Høyesterett til erstatning for Airhelp Limited. Det er opplyst at kravet er overdratt fra Airhelp Limited til Airhelp. Ankende part har samtykket til endringen.
- (15) For øvrig står saken i samme stilling som for lagmannsretten.

### **Partenes syn på saken**

- (16) Ankende part – *Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (17) Krav om standarderstatning etter flypassasjerforordningen foreldes etter 2-årsfristen i luftfartsloven § 10-29. Lovens ordlyd er den sentrale rettskildefaktoren. Når paragrafen bruker uttrykket «erstatningskrav etter dette kapittel», kan det ikke forstås på annen måte enn at den omfatter alle erstatningskrav som er hjemlet i kapittel X. Krav om standarderstatning har siden 2007 vært hjemlet i § 10-42, som inngår i kapittel X. Bestemmelsen gir hjemmel for gjennomføring av passasjerrettigheter som er tatt inn i EØS-avtalen, herunder flypassasjerforordningen, ved forskrift.
- (18) På et positivrettslig område som dette kreves det klare holdepunkter i tungtveiende rettskildefaktorer for å fravike det som følger av en klar ordlyd. Noen slike rettskildefaktorer foreligger ikke her. Spørsmålet om foreldelse er ikke behandlet i lovforarbeidene, og ordlyden blir da desto viktigere. Praksis fra Transportklagenemnda kan ikke tillegges vekt. Ingen reelle hensyn taler for en lengre foreldelsesfrist for krav etter flypassasjerforordningen enn for andre erstatningskrav som er hjemlet i kapittel X.
- (19) Tolkningen underbygges også av at forskriftshjemmelen for flypassasjerrettigheter i 2007 bevisst ble plassert i samme kapittel som § 10-29. Det er uten betydning at forskriften også er hjemlet i kapittel XVI.
- (20) At flypassasjerforordningen er inntatt i forskrift, og ikke direkte i luftfartsloven, skyldes lovtekniske hensyn og kan ikke være avgjørende for hvilken foreldelsesregel som gjelder.

- (21) Foreldelsesfrister som er kortere enn den vanlige 3-årsfristen i foreldelsesloven, er vanlige i transportretten og begrunnes blant annet med at det ofte oppstår mange krav ved samme hendelse, som gjør at fraktføreren har sterkt behov for å få avklart sin rettsstilling. Forbrukerhensyn er ikke relevante, fordi reglene stort sett praktiseres mellom næringsdrivende, hvor forutsigbarhet er viktig.
- (22) Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden har lagt ned slik påstand:
- «1. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden frifinnes.
  2. AirHelp Germany GmbH dømmes til innen to uker fra dommens forkynnelse å betale Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden sakens kostnader for tingretten, lagmannsretten og Høyesterett.»
- (23) Partshjelperen – *NHO Luftfart* – har sluttet seg til SAS' anførsler og påstand.
- (24) Ankemotparten – *Airhelp Germany GmbH* – har i korte trekk gjort gjeldende:
- (25) Foreldelseslovens alminnelige regler kommer til anvendelse. Krav om standarderstatning etter flypassasjerforordningen er ikke omfattet av særregelen i luftfartsloven § 10-29. Ordlyden i § 10-29 er ikke entydig, og løsningen må derfor søkes i andre rettskildefaktorer.
- (26) Reelle hensyn taler mot å anvende luftfartsloven § 10-29 for disse kravene. Fristregler bør være angitt på en så klar måte at de berettigede ikke risikerer å lide rettstap. Dette gjelder særlig på forbrukerområdet, hvor det bør kreves klare holdepunkter i lov for å legge til grunn at foreldelse skal reguleres av andre regler enn foreldelseslovens. Noen slike holdepunkter foreligger ikke her.
- (27) Lovhistorikken underbygger at luftfartsloven § 10-29 ikke kommer til anvendelse. Forut for lovendringen i 2007 var det klart at det var foreldelsesloven som gjaldt for krav etter flypassasjerforordningen. Hvis meningen hadde vært å endre grunnleggende regler om foreldelse, måtte det iallfall ha kommet til uttrykk i lovforarbeidene på en utvetydig måte. Det gjør det ikke her. Tvert imot viser forarbeidene at innføringen av forskriftshjemmelen i § 10-42 i 2007 var begrunnet i informasjonshensyn, og ikke tok sikte på materielle endringer. Forarbeidene gir også holdepunkter for at lovgiver forutsatte at foreldelse av krav om standarderstatning fortsatt skulle reguleres av foreldelsesloven.
- (28) Tolkningen støttes i tillegg av fast og konsistent praksis i Transportklagenemnda, som må tillegges stor vekt.
- (29) Airhelp Germany GmbH har lagt ned slik påstand:
- «1. Anken forkastes.
  2. Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden dømmes til innen to uker fra dommens forkynnelse å betale AirHelp Germany GmbH sakens kostnader for Høyesterett.»

## Mitt syn på saken

### *Problemstillingen*

- (30) Partene er enige om at det foreligger ansvarsgrunnlag etter flypassasjerforordningen artikkel 7 nr. 1 bokstav a, og om at passasjeren tidligst kunne kreve oppfyllelse på reisedagen 26. april 2019. De er også enige om at skritt for å avbryte foreldelse ble tatt med forliksklagen 8. mars 2022. Spørsmålet for Høyesterett er om kravet var foreldet da forliksklagen ble inngitt.
- (31) Flypassasjerforordningen har ikke egne regler om foreldelse. Reguleringen av spørsmål om foreldelse er dermed i utgangspunktet overlatt til nasjonal rett, jf. EU-domstolens avgjørelse 22. november 2012 i sak C-139/11 *Moré* avsnitt 33.
- (32) I norsk rett er den alminnelige foreldelsesfristen 3 år, jf. foreldelsesloven § 2. Fristen regnes som hovedregel fra den dagen da fordringshaveren tidligst har rett til å få oppfyllelse, jf. § 3 nr. 1. Foreldelse kan avbrytes på flere måter, herunder ved forliksklage etter § 15 nr. 2 bokstav a. Etter disse reglene var foreldelse ikke inntrådt da forliksklagen ble inngitt.
- (33) Foreldelsesloven får imidlertid bare anvendelse «når ikke annet er lovbestemt», jf. § 1. SAS har gjort gjeldende at annet er lovbestemt for krav etter flypassasjerforordningen, fordi disse omfattes av særregelen i luftfartsloven § 10-29, som lyder slik:
- «Erstatningskrav etter dette kapittel faller bort om ikke søksmål er reist innen 2 år regnet fra luftfartøyets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag da det skulle ha kommet frem eller da befordringen ble avbrutt.»
- (34) Hvis denne regelen skal anvendes, var kravet foreldet før forliksklagen ble inngitt.
- (35) Det springende punkt blir etter dette om kravet omfattes av foreldelsesregelen i luftfartsloven § 10-29. Dette avhenger av om krav om standarderstatning etter flypassasjerforordningen skal regnes som erstatningskrav «etter dette kapittel».
- (36) Når dette tolkningsspørsmålet skal besvares, peker jeg innledningsvis på at førstvoterende i HR-2020-2401-A avsnitt 63 forutsetter at krav om standarderstatning etter flypassasjerforordningen er underlagt foreldelseslovens alminnelige regler. Forholdet til luftfartsloven § 10-29 er imidlertid ikke drøftet, og det kom heller ikke på spissen i den saken. Jeg kan derfor ikke se at dommen løser det spørsmålet vi her står overfor.

### *Sammenhengen luftfartsloven § 10-29 inngår i*

- (37) Luftfartslovens første del har bestemmelser om sivil luftfart og er inndelt i 15 kapitler. Kapittel X handler om befordring med luftfartøy. Dette kapitlet er igjen inndelt i sju underkapitler. Paragraf 10-29 er plassert i kapittel X underkapittel D, som har overskriften «Fraktførerens ansvar». Kapittel X inneholder flere ansvarsgrunnlag, men ingen av disse er aktuelle i denne saken.

- (38) SAS' anførsel om at luftfartsloven § 10-29 kommer til anvendelse, bygger på at forskriften som gjennomfører flypassasjerforordningen i norsk rett – forskrift 17. februar 2005 nr. 141 – blant annet er hjemlet i luftfartsloven § 10-42, som befinner seg i lovens kapittel X, altså i samme kapittel som foreldelsesregelen i § 10-29. Airhelp anfører på sin side at uttrykket «etter dette kapittel» bare omfatter de ansvarsgrunnlagene som er inntatt i loven selv, og ikke supplerende ansvarsgrunnlag fastsatt i forskrift.

### ***Lovens ordlyd***

- (39) Utgangspunktet for tolkningen er lovens *ordlyd*, forstått i den sammenhengen den inngår i. Uttrykket som innleder luftfartsloven § 10-29 – «erstatningskrav etter dette kapittel» – er etter mitt syn ikke entydig. På den ene siden kan det forstås som siktede til erstatningskrav som bygger på bestemmelsene i kapittel X. På den andre siden kan det forstås slik SAS gjør gjeldende, som omfattende alle ansvarsgrunnlag fastsatt *i eller i medhold av* kapittel X, altså slik at bestemmelsen også omfatter ansvarsgrunnlag i forskrifter som er *hjemlet i* kapittel X.
- (40) Ordet «etter» er ikke et juridisk faguttrykk med et bestemt innhold, men et dagligdags ord som må forstås i lys av språklige konvensjoner. I allmennspråket brukes «etter» på utallige måter, og jeg finner ikke å kunne legge til grunn at betydningen *hjemlet i* er den eneste naturlige og rimelige. Ordet kan like gjerne brukes og bli forstått som en kortfattet henvisning til bestemmelsene i kapittel X.
- (41) Ordlydens tvetydighet illustreres av at tingretten og lagmannsretten i denne saken har oppfattet den forskjellig. Tingretten mente at uttrykket «etter dette kapittel» etter en «naturlig språklig fortolkning» sikter til lovens egne ansvarsgrunnlag, mens lagmannsretten var av den oppfatning at en «ren ordlydsfortolkning» tilsier at uttrykket også omfatter ansvarsgrunnlag i forskrifter som er hjemlet i lovens kapittel X. Dette viser at det er mulig å forstå ordlyden på mer enn én måte.
- (42) Jeg er altså ikke enig med SAS i at vi her står overfor en *klar* ordlyd som ikke kan fravikes uten at tungtveiende grunner taler for det. Valget mellom tolkningsalternativene må bero på hvilket av dem som alt i alt har de beste grunner for seg. Det må gjelde selv om vi her befinner oss på et område som er utpreget positivrettslig.

### ***Forhistorie og formål***

- (43) Etter mitt syn gir paragrafens forhistorie og formål god veiledning for tolkningen.
- (44) Forarbeidene viser at luftfartsloven § 10-29 er en direkte videreføring av luftfartsloven 1960 § 145, som i sin tur bygde på § 14 i lov 12. juni 1936 nr. 6 om befordring med luftfartøier. Loven av 1936 gjennomførte bestemmelsene i Warszawakonvensjonen 12. oktober 1929 om innføring av ensartede regler om internasjonal lufttransport kapittel III. Warszawakonvensjonen er senere avløst av Montrealkonvensjonen 28. mai 1999. Warszawakonvensjonen artikkel 29 sier at erstatningskrav faller bort «if an action is not brought within two years». Bestemmelsen er videreført i Montrealkonvensjonen artikkel 35. Formålet med luftfartsloven § 10-29 er altså å gjennomføre Montrealkonvensjonen artikkel 35 i norsk rett, jf. Ot.prp. nr. 20 (2003–2004) side 17.

- (45) Formuleringen «etter dette kapittel» kom inn ved vedtakelsen av luftfartsloven 1960 § 145. Bakgrunnen var at bestemmelsene i den nevnte loven fra 1936, som ikke var inndelt i kapitler, ble videreført som kapittel IX i den nye loven. Det oppsto dermed behov for å avgrense foreldelsesregelens virkeområde til krav som bygger på bestemmelsene om befordringsansvar, og særlig for å klargjøre at denne særregelen ikke skulle gjelde for krav fra tredjeparter etter luftfartsloven 1960 kapittel X. For tredjepartskrav gjelder foreldelseslovens alminnelige regler.
- (46) Jeg utleder av dette at formuleringen «etter dette kapittel» i foreldelsesloven 1960 § 145 tok sikte på å avgrense virkeområdet for den særlige 2-årsregelen om foreldelse til de krav som man etter Warszawakonvensjonen var forpliktet til å ha en slik regel for, det vil si krav basert på ansvarsgrunnlagene i Warszawakonvensjonen kapittel III og luftfartsloven 1960 kapittel IX. På samme måte tar formuleringen i gjeldende luftfartslov § 10-29 sikte på å avgrense foreldelsesregelens virkeområde til ansvarsgrunnlagene i Montrealkonvensjonen kapittel III og luftfartsloven kapittel X. Dette taler for at § 10-29 *ikke* gis anvendelse for krav som bygger på andre ansvarsgrunnlag, slik som krav om standarderstatning etter flypassasjerforordningen.
- (47) Det er videre på det rene at luftfartsloven § 10-29 *ikke tar sikte på* krav som bygger på supplerende ansvarsgrunnlag som er eller måtte bli fastsatt i *forskrift*. Dette følger av at luftfartsloven kapittel X ikke inneholdt noen forskriftshjemmel da loven ble vedtatt. Frem til forskriftshjemmelen i § 10-42 ble innført i 2007, er det ingen tvil om at foreldelsesregelen i § 10-29 bare omfattet erstatningskrav basert på ansvarsgrunnlagene i kapittel X. Også SAS er enig i det.
- (48) Det avgjørende spørsmålet blir dermed om vedtakelsen av luftfartsloven § 10-42 i 2007 endret dekningsområdet for § 10-29.
- (49) Luftfartsloven § 10-42 har overskriften «Gjennomføring av EØS-regler om passasjerrettigheter». Første ledd lyder slik:
- «Departementet kan gi forskrift om gjennomføring av regler om passasjerrettigheter som er tatt inn i EØS-avtalen. I forskriften kan det gis regler om gjennomføring og utfylling av passasjerrettighetsreglene, og bestemmes hvem som skal føre tilsyn med at reglene følges.»
- (50) Annet ledd gir Luftfartstilsynet kompetanse til å kreve opplysninger, gi pålegg, ilegge overtredelsesgebyr mv. i forbindelse med tilsyn med at reglene om passasjerrettigheter følges.
- (51) Endringsloven ble sanksjonert 20. april 2007 og trådte i kraft straks. På dette tidspunktet var flypassasjerforordningen allerede gjennomført ved den nevnte forskriften 17. februar 2005 nr. 141, som var gitt med hjemmel i luftfartsloven § 16-1. Paragraf 16-1 er plassert i kapittel XVI, «Særlige regler om gjennomføring av EØS-avtalen, EFTA-konvensjonen og ECAA-avtalen». Første ledd lyder slik:
- «Kongen kan gi forskrifter om gjennomføring av EØS-avtalen på luftfartens område, herunder regler om krav om lisens, markedsadgang (anbud for regional luftfart), tidsluker, takster og rater i lufttrafikk, erstatningsordning ved nektelse av ombordstigning i regelbundet luftfart, harmonisering av tekniske krav og

administrative fremgangsmåter, fraktflygning og om deling av setekapasitet mellom luftfartsselskaper.»

- (52) Som det fremgår av bestemmelsen, inneholder § 16-1 første ledd en helt generell hjemmel for å gjennomføre EØS-regler på luftfartens område ved forskrift. Dette omfatter også bestemmelser om passasjerrettigheter. Med den nye § 10-42 ble det innført en ytterligere hjemmel for å gjennomføre de samme passasjerrettighetene som allerede var dekket av § 16-1. I tillegg gir § 10-42 hjemmel for å gi utfyllende bestemmelser og regler om tilsyn, som er uten betydning i denne saken.
- (53) Begrunnelsen for å innføre en ytterligere – og i og for seg unødvendig – hjemmel i § 10-42 for å gjennomføre EØS-regler om passasjerrettigheter var ifølge forarbeidene primært informasjonshensyn. Departementet ønsket å «samle alle bestemmelser som gjelder passasjerrettigheter i luftfartsloven kapittel X, slik at ukyndige lesere av loven enklere kan skaffe seg oversikt over sin rettsstilling», jf. Ot.prp. nr. 9 (2006–2007) side 87.
- (54) Jeg oppsummerer det jeg har sagt så langt: Lovgiver er ikke forpliktet til å gi særregelen om foreldelse i luftfartsloven § 10-29 anvendelse for krav etter flypassasjerforordningen, og paragrafen tar heller ikke sikte på å omfatte slike krav. I tillegg viser paragrafens forhistorie at den ikke er ment å gjelde for ansvarsgrunnlag fastsatt i *forskrift*. Det var ikke meningen å endre dette da § 10-42 ble innført i 2007. Både formålet og forhistorien trekker dermed i retning av at § 10-29 bare omfatter de ansvarsgrunnlagene som er inntatt i kapittel X.
- (55) Med mitt utgangspunkt – at ordlyden ikke er entydig – utgjør disse argumentene en tilstrekkelig begrunnelse for at krav etter flypassasjerforordningen ikke omfattes av luftfartsloven § 10-29.

### ***Andre argumenter***

- (56) I tillegg peker jeg på at følgende argumenter underbygger den tolkningen jeg er kommet til:
- (57) *For det første* vil en forkortelse av foreldelsesfristen fra 3 til 2 år stå i et spenningsforhold til flypassasjerforordningens mål om å sikre et høyt beskyttelsesnivå for passasjerene, som er fremhevet i fortalens første betraktning. En slik forkortelse står også i et spenningsforhold til lovgivers ønske om å gjøre det enklere for ukyndige lesere å skaffe seg oversikt over sin rettsstilling.
- (58) Jeg nevner i denne sammenheng at regelen i Warszawakonvensjonen artikkel 29 har vært oppfattet som en preklusjonsregel, som betyr at man ikke kan anvende de regler som ellers gjelder for forlengelse av foreldelsesfrister, jf. Ot.prp. nr. 22 (1936) side 10. Hvis luftfartsloven § 10-29 tolkes i samsvar med sitt konvensjonsrettslige forbilde, vil den dermed innebære at det ikke er mulig å avtale forlengelse av fristen. Heller ikke skyldnerens erkjennelse vil forhindre at kravet går tapt.
- (59) Den tolkningen SAS tar til orde for, ville derfor på flere måter kunne virke som en felle for forbrukere. Det beskyttelseshensynet som flypassasjerforordningen bygger på, er dermed et ytterligere argument for den tolkningen jeg har kommet frem til.



- (60) *For det andre* må det rettsøkende publikum kunne forvente at en så viktig materiell rettsendring som forkortelse av en foreldelsesfrist er, kommer til uttrykk i lovteksten, eventuelt at den synliggjøres i forarbeidene.
- (61) Jeg nevner i denne sammenheng at når det er meningen å knytte en lovbestemt rettsvirkning til *både* lovens egne normer og normer fastsatt i forskrift med hjemmel i loven, er det vanlig å bruke formuleringer som «bestemmelser fastsatt i eller i medhold av loven», «bestemmelser gitt i eller i medhold av dette kapittel» eller lignende. Her viser jeg til Justis- og politidepartementets veileder *Lovteknikk og lovforberedelse* (G-2000-9001) punkt 9.3.2, og som eksempler luftfartsloven § 4-9 og § 7-2.
- (62) Jeg er ikke i særlig tvil om at en slik uttrykksmåte ville vært valgt om luftfartsloven § 10-29 hadde vært utformet med sikte på å dekke supplerende ansvarsgrunnlag i forskrifter. Når så ikke er tilfellet, og når forarbeidene heller ikke viser at lovgiver anså paragrafens nåværende formulering som dekkende for forskriftsfastsatte ansvarsgrunnlag – som man altså åpnet for i 2007 – mener jeg det må legges til grunn at vedtakelsen av § 10-42 ikke medførte noen endring i reglene om foreldelse av krav etter flypassasjerforordningen, det vil si at slike krav fortsatt reguleres av foreldelseslovens alminnelige regler. Også hensynet til at flypassasjerer skal kunne forutse sin rettsstilling, underbygger dermed tolkningsresultatet.
- (63) *For det tredje* gir forarbeidene også enkelte positive holdepunkter for at lovgiver forutsatte at foreldelsesloven fortsatt skal gjelde for disse kravene.
- (64) I forbindelse med innføring av regler om en klageordning for flypassasjerer drøfter departementet om klage til nemnda vil avbryte foreldelse. Det uttales i den forbindelse at klagenemnda skal regnes som «forvaltningsorgan», og at det derfor er «naturlig å legge til grunn at *foreldelsesloven* § 16 nr. 1 vil gjelde direkte», jf. Ot.prp. nr. 9 (2006–2007) side 74. Regelen i foreldelsesloven § 16 nr. 1 om at foreldelse avbrytes når tvist om kravet bringes inn for et forvaltningsorgan, er uforenlig med regelen i luftfartsloven § 10-29 om at krav faller bort om foreldelse ikke avbrytes ved «søksmål» innen 2 år.
- (65) Jeg nevner også at det ved samme anledning ble innført en regel i § 10-47 om at en tvist som er til behandling i klagenemnda, ikke kan bringes inn for de alminnelige domstoler. En slik regel harmonerer dårlig med at § 10-29 skulle komme til anvendelse, fordi den ville gjøre det umulig å avbryte foreldelse så lenge en sak er til behandling i nemnda.
- (66) Dette taler for at departementet må ha lagt til grunn at foreldelsesloven fortsatt skal gjelde for krav etter flypassasjerforordningen. Også dette underbygger den tolkningen jeg allerede har redegjort for.
- (67) SAS har anført at selv om lovgiver i 2007 ikke *tok sikte på* å endre foreldelsesfristen for krav etter flypassasjerforordningen, må det bli konsekvensen når en egen hjemmel for gjennomføring av passasjerrettigheter bevisst ble plassert i luftfartsloven kapittel X. Med min tolkning av luftfartsloven § 10-29 blir plasseringen av forskriftshjemmelen uten betydning. Paragrafen omfatter bare krav basert på kapittelets egne ansvarsgrunnlag, ikke krav basert på supplerende ansvarsgrunnlag fastsatt i forskrifter som er hjemlet i kapittelet.

- (68) Med denne tolkningen blir det ikke nødvendig å ta stilling til om krav etter flypassasjerforordningen under enhver omstendighet faller utenfor dekningsområdet for luftfartsloven § 10-29 fordi forordningen allerede var gjennomført med hjemmel i § 16-1. Jeg bemerker likevel at det for meg fremstår som en fremmed tanke at en forskrift som allerede var tilstrekkelig hjemlet i et annet kapittel – kapittel XVI – skulle bli underlagt en ny foreldelsesregel fordi det innføres en ytterligere og unødvendig hjemmel i kapittel X.

### ***Konklusjon og sakskostnader***

- (69) Min konklusjon blir etter dette at krav om standarderstatning etter flypassasjerforordningen reguleres av foreldelseslovens alminnelige regler. Foreldelse var dermed ikke var inntrådt da forliksklagen i denne saken ble inngitt.
- (70) Anken må derfor forkastes.
- (71) Airhelp har vunnet saken og har i samsvar med hovedregelen i tvisteloven § 20-2 krav på erstatning for sakskostnader for Høyesterett. Det er krevd salær med 521 200 kroner for 190,25 timers arbeid. Kravet omfatter ikke merverdiavgift.
- (72) Erstatning for sakskostnader er etter tvisteloven begrenset til det nødvendige. Om vurderingen av hva som er nødvendig, viser jeg til HR-2023-1157-A avsnitt 52:
- «I vurderingen av hva som er ‘nødvendige kostnader’ etter tvisteloven § 20-5 første ledd, skal det skje en samlet vurdering av kravet basert på hva det er ‘rimelig å pådra’. I dette ligger en proporsjonalitetsbegrensing, jf. HR-2020-611-A avsnitt 67, HR-2020-1515-U avsnitt 20 følgende og HR-2023-1128-A avsnitt 99. I de to sistnevnte avgjørelsene vises det også til at lovforarbeidene gir ‘klare signaler’ om at kostnadsnivået i sivile saker skal reduseres.»
- (73) Den muntlige forhandlingen i Høyesterett har vært begrenset til én rettsdag. Prosessfullmektigen har representert parten i begge de tidligere rettsinstansene, hvor de samme spørsmålene har vært behandlet. Etter mitt syn er kravet mot denne bakgrunn høyere enn hva som med rimelighet kan aksepteres som nødvendig arbeid. I lys av sakens begrensede omfang og moderate kompleksitet finner jeg at sakskostnader kan tilkjennes med 400 000 kroner.
- (74) Jeg har ingen innvendinger til de sakskostnadene som er tilkjent for tingretten og lagmannsretten.
- (75) Jeg stemmer for denne

### **D O M :**

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden til Airhelp Germany GmbH 400 000 – firehundretusen – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.

(76) Dommer **Sæther**:

### Dissens

- (77) Jeg er kommet til et annet resultat enn førstvoterende. Etter mitt syn gir luftfartsloven § 10-29 en særregel om foreldelse som gjelder i stedet for foreldelsesloven § 2. Det betyr at erstatning etter flypassasjerforordningen faller bort om ikke søksmål er reist innen 2 år regnet fra tidspunktet da fristen begynner å løpe etter § 10-29. I saken her leder dette til at kravet fra Airhelp var foreldet da forliksklagen ble satt frem 8. mars 2022.
- (78) Foreldelsesloven viker etter sin ordlyd for foreldelsesregler i spesiallovgivningen, jf. § 1 om at fordring på penger eller andre ytelser foreldes etter reglene i foreldelsesloven *når ikke annet er lovbestemt*. Spørsmålet er om luftfartsloven § 10-29 oppstiller en særregel om foreldelse for det kravet saken her gjelder.
- (79) Foreldelsesloven er utpreget positivrettslig. Det er derfor vesentlig at loven gir «klare og forutsigbare løsninger», jf. Rt-1999-1755 på side 1760. Ordlyden står helt sentralt, og det skal mye til for å fravike den, jf. for eksempel HR-2019-1073-A avsnitt 67 og 68 og Rt-2013-1476 avsnitt 44. Det samme er fremhevet for tilsvarende fristregler i annen lovgivning, jf. for eksempel HR-2023-877-A avsnitt 42 om friststart ved forvaltningsklage, HR-2023-1637-A avsnitt 39 om innmelding i tjenestepensjonsordning og HR-2023-2252-A avsnitt 53 og 54 om fristavbrytelse etter forsikringsavtaleloven. Dette må også gjelde for luftfartsloven § 10-29.
- (80) Luftfartsloven § 10-29 med overskriften «Foreldelse av erstatningskrav» lyder slik:
- «Erstatningskrav etter dette kapittel faller bort om ikke søksmål er reist innen 2 år regnet fra luftfartøyets ankomst til bestemmelsesstedet eller fra den dag da det skulle ha kommet frem eller da befordringen ble avbrutt.»
- (81) Paragrafen gjelder altså erstatningskrav «etter dette kapittel».
- (82) Med «dette kapittel» siktes det klart nok til luftfartsloven kapittel X, der § 10-29 er plassert.
- (83) En vanlig språklig forståelse av ordet «etter» taler for at kravet, for å omfattes av § 10-29, må være hjemlet i en annen bestemmelse i kapittel X. I saken her er det § 10-42, med overskriften «Gjennomføring av EØS-regler om passasjerrettigheter», som er aktuell. Første ledd første punktum i paragrafen, som er plassert litt lenger ut i kapittel X, lyder slik:
- «Departementet kan gi forskrift om gjennomføring av regler om passasjerrettigheter som er tatt inn i EØS-avtalen.»
- (84) Erstatningskravet bygger på forskriften som er gitt i medhold av denne bestemmelsen. I forskriften er det gitt nærmere regler om kravet, slik førstvoterende har gjort rede for.

- (85) Etter mitt syn er ordlyden i § 10-29 verken tvetydig eller uklar. Ut fra de rettslige utgangspunktene som her gjelder, er det ikke grunn til å skille mellom krav som er hjemlet direkte i luftfartsloven kapittel X, og krav som er fastsatt i medhold av en forskriftshjemmel i dette kapittelet. I begge tilfeller følger det av en alminnelig språklig forståelse av ordlyden at et krav som er hjemlet i luftfartsloven kapittel X, er et krav «etter» dette kapittelet.
- (86) Om en regel er plassert i loven selv eller i forskrift gitt i medhold av loven, beror på hva lovgiver ser som tjenlig. Slike lovtekniske valg må ha liten vekt ved det spørsmålet vi her står overfor. Det er avgjørende at reglene kan fastslås gjennom å lese lovteksten og uten å gå inn på lovforarbeid eller rettspraksis, slik det er uttrykt i Rt-2008-1263 avsnitt 17 om ankefristen i tvisteloven § 16-7. Dersom ordlyden i luftfartsloven § 10-29 sammenholdt med § 10-42 og forskriften ikke hadde oppstilt en tilstrekkelig klar særregel om foreldelse, ville reglene i foreldelsesloven gjelde. Men det er altså, slik jeg ser det, ikke tilfellet. Hvis det skulle være lovgivers intensjon å oppstille forskjellige regler om foreldelse for ulike typer krav hjemlet i kapittel X, må lov eller forskrift endres.
- (87) At forskriften også har hjemmel i § 16-1, leder etter mitt syn ikke til et annet resultat. Bestemmelsen har primært betydning ved gjennomføring av EØS-regler om «markedstilgang og lisensiering», samt «fordeling av avgangs- og landingsregler for fly, harmonisering av tekniske krav og regler om personsertifikater», jf. Ot.prp. nr. 84 (1992–1993) side 41. I praksis synes det som om § 16-1 rutinemessig oppgis som tilleggshjemmel ved gjennomføring av EØS-regler mer generelt, men det sentrale i saken her er gjennomføring av passasjerrettigheter, som er regulert i § 10-42 med tilhørende forskrift.
- (88) På denne bakgrunnen er det ikke nødvendig for meg å gå inn på andre kilder. Jeg mener at anken må tas til følge, og stemmer for at SAS frifinnes.
- (89) Dommar **Høgetveit Berg:** Eg er i hovudsak og i resultatet samd med andrevoterande, dommar Sæther.
- (90) Dommer **Falch:** Jeg er i det vesentlige og i resultatet enig med førstvoterende, dommer Stenvik.
- (91) Dommer **Falkanger:** Likeså.
- (92) Etter stemmegivningen avsa Høyesterett denne

## D O M :

1. Anken forkastes.
2. I sakskostnader for Høyesterett betaler Scandinavian Airlines System Denmark-Norway-Sweden til Airhelp Germany GmbH 400 000 – firehundretusen – kroner innen 2 – to – uker fra forkynnelsen av dommen.